Comisión de Transporte, Comunicaciones y Obras Públicas
S/C

Versión Taquigráfica N° 1257 de 2017

ASOCIACIÓN DE OBREROS DE LA DIRECCIÓN NACIONAL DE ARQUITECTURA DEL MTOP (OADAMTOP)

DIRECCIÓN DE MOVILIDAD DE LA INTENDENCIA MUNICIPAL DE MONTEVIDEO

Versión taquigráfica de la reunión realizada el día 11 de octubre de 2017

(Sin corregir)

PRESIDE:	Señor Representante Martín Tierno.
MIEMBROS:	Señores Representantes Daniel Caggiani, Oscar De los Santos, Omar Lafluf, Washington Marzoa, Juan José Olaizola y Adrián Peña.
ASISTE:	Señor Representante Carlos Reutor.
INVITADOS:	Por la Asociación de Obreros de la Dirección Nacional de Arquitectura del MTOP, señores Gerardo Alonso, Presidente; Javier Groba, Secretario General; Luis Francisco, Jorge Figueiras y Jorge García. Por la Dirección de Movilidad de la Intendencia de Montevideo, señores Pablo Inthamoussu, Director; Máximo Oleaurre, Director de la División Transporte y economista Gonzalo Márquez, Director del Servicio Técnico de Transporte Público.
PROSECRETARIA:	Señora Viviana Calcagno.

(Asisten integrantes de la Asociación de Obreros de la Dirección Nacional de Arquitectura del Ministerio de Transporte y Obras Públicas)

SEÑOR PRESIDENTE (Martín Tierno). Habiendo número, está abierta la reunión.

La Comisión tiene el agrado de recibir a representantes de la Asociación de Obreros de la Dirección Nacional de Arquitectura del Ministerio de Transporte y Obras Públicas, integrada por su presidente, señor Gerardo Alonso; su secretario general, señor Javier Groba; su secretario del Interior, señor Luis Alberto Francisco; su

secretario de Organización, señor Jorge Figueiras, y su secretario de Prensa y Propaganda, señor Jorge García.

En la última comparecencia de la delegación convinimos en darnos un tiempo para que resolviera su postura respecto al proyecto presentado por el Ministerio que crea el Instituto de Obras y Servicios de Arquitectura, Inosa. Hoy vienen con la respuesta que definió la asamblea hace unos días.

La Comisión resolverá qué tratamiento darle a este proyecto sobre el que viene trabajando desde hace casi un año.

SEÑOR ALONSO (Gerardo). Los trabajadores reunidos en asamblea general resolvimos no apoyar el proyecto que crea el Inosa porque no tenemos un informe acerca de la situación real o de una auditoría respecto de los problemas que tiene la Dirección Nacional de Arquitectura como para plantear esta descentralización. No entendemos cómo se puso esta iniciativa sobre la mesa sin conocer los problemas reales. En estos dos años y medio de gestión que lleva el director no vimos intenciones de mejorar esta área; creemos que empeoró.

No nos parece lógica una descentralización sin fortalecer la parte obrera. Nos llaman mucho la atención algunas intervenciones del director en esta Comisión. Por ejemplo, expresa que si hay que hacer un techo, para qué utilizar a los galponeros si por el artículo 97 puede contratar a personal para que lo haga. Sin embargo, hay compañeros sin una tarea definida para realizar en las regionales de la Dirección de Arquitectura. Nos preocupa y no nos parece lógico que se contrate a empresas o se tercerice servicios cuando hay mano de obra para ejecutar los trabajos.

Si esa es la intención de este proyecto de descentralización, no lo vemos productivo ni para nosotros como trabajadores ni para la sociedad.

SEÑOR GROBA (Javier). Agradecemos a la comisión el plazo que nos dio para que los trabajadores estudiáramos y definiéramos la posición respecto a la descentralización de la Dirección Nacional de Arquitectura planteada en este proyecto.

En la asamblea general se resolvió no apoyar esta iniciativa presentada por el señor ministro Rossi y presidente Tabaré Vázquez. Logramos que las versiones taquigráficas de las diferentes sesiones de esta comisión a las que asistieron el director Uriarte y diferentes funcionarios del Ministerio llegaran a los compañeros del interior y de Montevideo.

Leyendo las versiones taquigráficas nos sorprendieron algunas expresiones respecto a la descentralización de la Dirección Nacional de Arquitectura. Para recomendar un remedio primero tenemos que hallar la enfermedad, y no queremos importar esa enfermedad a un servicio descentralizado porque no lo vemos viable. Existen tercerizaciones en la obra de la Fiscalía con un 70% de privatización y un 30% de mano de obra de la Dirección Nacional de Arquitectura, debido a un desmantelamiento humano que venimos denunciando desde hace mucho tiempo.

El promedio de edad de los obreros del Ministerio es de sesenta años, y si no ingresa personal para cubrir las vacantes de la Dirección Nacional de Arquitectura la situación caerá por su propio peso. Solicitamos la voluntad de la Dirección y del ministro para cubrir esas vacantes.

Como dijimos en nuestra única visita a esta comisión, la Dirección Nacional de Arquitectura fue creada para realizar obras sociales que son fundamentales. Entendemos que las descentralizaciones no son pertinentes, y queremos saber los motivos que las generan. El propio director, cuando habló en la comisión, dijo que la Dirección Nacional de Arquitectura funciona muy bien, que construyó hasta capillas y que cuenta con una historia de cien años. Pero si no hay voluntad de que la Dirección siga cumpliendo con su función, llenando las vacantes que existen, esto reitero caerá por su propio peso. Por suerte, en una reunión que tuvimos hace unos días con el ministro nos dijo que ya fue solicitado el llenado de las ciento setenta vacantes que estamos reclamando. De esa forma la Dirección Nacional de Arquitectura se fortalecerá en mano de obra obrera, ya que marcha a tracción humana.

Cuando cerremos este círculo del Inosa habrá que hacer una reestructura en la Dirección Nacional de Arquitectura para que no se enferme y pueda avanzar en sus cometidos.

SEÑOR GARCÍA (Jorge). El lunes 9 nos reunimos con el ministro, se habló sobre el Inosa y se planteó la situación actual.

Venimos de un preconflicto con la Dirección. Se nos cerraron las puertas para negociar con el director Uriarte, porque no tenemos diálogo con él. Como la Dirección Nacional de Arquitectura perdió las bases para las cuales fue creada, es decir, la obra pública, enviamos una nota al señor ministro para ver si se podía abrir un ámbito de negociación.

Como bien dijo el compañero, tenemos la obra de la Fiscalía con más del 70% de obra tercerizada, cuando perfectamente nosotros podemos hacer toda la obra, ya que tenemos capacidad y experiencia. Es lo que siempre hizo la Dirección Nacional de Arquitectura. La mayoría de nosotros tiene muchos años en esa Dirección y conocemos su funcionamiento interno. Una forma de mejorar su gestión sería desde adentro, analizando las situaciones que venimos denunciando desde hace muchos años. Pero como no se llegó a investigar, solicitamos al ministro que se hiciera una auditoría para averiguar el motivo de la tercerización de las obras. Por ejemplo, no entendemos cómo en la obra de Rocha, en la que compañeros de la Dirección colocaron un cielorraso, no pueden ejecutar otra que fue tercerizada a un par de cuadras de allí. No entendemos por qué esos mismos compañeros no hicieron esa tarea.

Estas cuestiones incentivan la descentralización del ente.

Apostamos a la calidad de nuestro trabajo. Si bien tenemos muchos problemas los trabajadores somos los primeros en denunciarlos , se hizo caso omiso a esta situación.

Por esto, antes de embarcarnos en un proyecto que no nos da garantías a los trabajadores, habría que dar una serie de pasos una auditoría para revisar pauta por pauta la Dirección Nacional de Arquitectura: obra y capital humano, compuesto por trescientos cincuenta trabajadores en la parte obrera, aunque no todos estamos en obra. Obviamente, como Dirección Nacional con esa cantidad de funcionarios no puede cumplir a cabalidad con todas las obras.

La Dirección Nacional de Arquitectura podría ejecutar la obra pública en tiempo y forma, pero necesitamos que se nos den las condiciones que no tenemos y que venimos exigiendo desde hace muchos años mediante denuncias. Por eso apostamos por suerte el lunes 9 nos reunimos con el ministro a hacer una reestructura de la Dirección Nacional de Arquitectura.

Si bien el promedio de edad de los trabajadores es de sesenta y dos años una plantilla muy envejecida el ingreso de ciento setenta funcionarios aportará la juventud tan necesaria para encarar obras de gran porte, proyectos que perfectamente podríamos hacer en condiciones, como se debería hacer, evitando un sobrecosto a la obra pública, como hoy se sufre en el caso de la obra de la Fiscalía, en la que el 70% es mano de obra privatizada.

SEÑOR FIGUEIRAS (Jorge). Este proyecto es un capricho del director.

Cuando enviamos a los compañeros de obra la información brindada aquí, no estaban enterados de nada. ¡No lo podían creer! Fue una sorpresa. Hace veinticinco años que estoy en este Ministerio y creo que esta es su peor dirección, porque lo único que se ven son tercerizaciones. No hay ideas para construir escuelas, ejecutar con mano de obra de la Dirección Nacional de Arquitectura, y tampoco se promueve la realización de cursos para el progreso de los trabajadores de Arquitectura.

Esta dirección está volcada a las tercerizaciones.

Además, el director no nos recibe, y ni siquiera nos da la información que solicitamos. Estando con el ministro fuimos a solicitar cierta información, y este nos dijo que nunca había pedido la creación de una bipartita; la creó el director sin informar hacia arriba.

Por lo tanto, los compañeros, por amplia mayoría, resolvieron retirar el respaldo al proyecto de creación del Inosa.

SEÑOR FRANCISCO (Luis Alberto). Soy representante de los compañeros del interior, pero no solamente de ellos porque allí hay familias. Tengo treinta años en el Ministerio de Transporte; uno se adapta a cierto

trabajo y se desempeña socialmente.

En el 2000 hicimos huelga de hambre con otro compañero que está en Israel somos quienes vamos quedando vivos; murieron tres ; siempre peleamos por el trabajo que desarrollamos. Represento a un montón de familias; no estoy en la mía, jamás acomodé el cuerpo.

Muchos de ustedes son representantes del interior, y allí hay mucha obra social para ejecutar, como arreglar una escuela, una comisaría y hasta la iglesia del pueblo.

Se siguió con este desmantelamiento. Luego de aquella huelga de hambre éramos más de dos mil personas. Hoy se firman contratos a seis meses con compañeros, cuando atrás hay familias. Podemos ayudar a que esos padres jóvenes se formen, porque con tan solo seis meses de trabajo pueden salir a delinquir, y ustedes saben qué ocurre después: delinque la nena, delinque el nene, y eso no es bueno.

Respecto al proyecto del Inosa tenemos referencia de que fue aplicado por este director abogado de nuestro sindicato por más de veinticinco años y lo conoce; él trajo este proyecto. Fue creado en su escritorio de la calle Soriano; lo llevó a la OSE y no dio resultado.

SEÑOR GROBA (Javier). Las privatizaciones y tercerizaciones nos juegan muy en contra.

Leyendo las versiones taquigráficas fue que llegamos a esta instancia. En una de ellas leímos que cuando el señor diputado De los Santos le pregunta al doctor Uriarte por subcontratos de empresas sanitarias, etcétera, Uriarte le responde que sí. Estamos muy en contra de la privatización o como quiera llamarse , que tercericen cuando existe mano de obra especializada en Arquitectura.

Podemos no dar abasto somos sinceros , pero hay métodos para cumplir como ocurría antes, porque hay vacantes generadas por jubilaciones, por enfermedad de compañeros que pasan a cumplir otra función, como portero en el edificio o en otra unidad ejecutora. Esas vacantes existen, y no se cubren con contratos de seis meses; no se cubre con utilizar una tragedia ocurrida en Dolores. En esa obra social se cubrieron con el artículo 396 de la Ley N° 19.355 que otorga al Inciso 10, Ministerio de Transporte y Obras Públicas, la facultad de hacer este tipo contratos eventuales, sin límite de tiempo. El artículo 396 establece claramente que pueden entrar eventuales, peones sin oficio sin límite de tiempo, es decir, ni seis meses ni un año ni dos. La redacción de esos contratos está siendo manipulada llevándolos a seis meses, modificándolos a avance de obra. Entonces, si mañana se contrata a un compañero para levantar una pared, así tenga un mes o dos el director o quien administre esa obra lo puede enviar a seguro de desempleo siempre que corresponda, porque ha habido casos que no ha correspondido.

El artículo 396 de la Ley N° 19.355 establece claramente que el contratado para una obra específica es hasta su término; no establece plazo de avance de obra, seis meses ni un año. A ese respecto estamos en tratativas con el ministro, y se lo hicimos saber. Él hizo leer a la abogada asesora ese tipo de contratación y observó que hay algo mal, por lo que está a estudio.

Respecto a esas vacantes y a ese refuerzo de Arquitectura, no se trata de hacer contratos a seis meses, utilizar a las personas por ese plazo, tirarlas para afuera y tomar a otra persona ocupando el mismo lugar y hasta haciendo su oficio. Estas son las observaciones que hacemos, y si queremos que esta Dirección Nacional de Arquitectura no funcione, hay gente que tiene el poder para que no funcione.

Es esta voluntad que estamos pidiendo. Por eso agradecemos a la comisión el tiempo que nos dispensó para estudiar este proyecto. Lo que tenemos que hacer los trabajadores es lo que estamos haciendo: salir a la cancha a conseguir obras. Tenemos varias reuniones con comisiones de trabajadores y sindicatos. Por ejemplo, el Hospital de Clínicas nos buscó porque la Dirección Nacional de Arquitectura trabajó allí, sabe que tiene una historia en ese hospital y que la Dirección, además de fortalecer el trabajo del Estado, también lo garantiza. No se trata de una empresa que cuando se la va a buscar dos o tres años después no se la encuentra. El Estado es garante del trabajo. Si hay humedad en una pared el Estado está ahí para repararla. Tenemos varios sindicatos y comisiones de escuelas que nos buscaron para que la Dirección Nacional de Arquitectura hiciera el trabajo. Falta la voluntad de quien diga: "¡Sí, queremos trabajar!". Los trabajadores estamos dispuestos. Falta la voluntad de arriba.

SEÑOR LAFLUF HEBEICH (Omar). Agradecemos la presencia de la delegación.

Ya conocen mi posición respecto al trabajo de los funcionarios públicos. Hablan mis antecedentes como intendente durante diez años y la obra realizada con el personal de la Intendencia. Nunca tercericé una obra.

En este caso simplemente tomo la posición de los funcionarios. Luego discutiremos qué resolvemos acerca de este proyecto cuyo trámite lleva muchísimo tiempo. La opinión que recibimos de parte de la delegación es importante y contundente.

SEÑOR PRESIDENTE. Sería oportuno que la delegación entregara a la Comisión la resolución de la asamblea como insumo para resolver qué vamos a hacer respecto al proyecto de creación del Inosa. Además, hay compañeros que, si bien no están hoy presentes, participaron activamente de las reuniones cada vez que nos visitó alguna delegación por este tema.

Luego de la reunión con el ministro que tuvieron el lunes 9, ¿se abrió un ámbito bipartito con la Dirección Nacional de Arquitectura o el ministro lo trabajará con el director para luego ser recibidos a fin de que hagan los planteos, como hicieron aquí?

Agradecemos la presentación que nos hizo la delegación.

SEÑOR GARCÍA (Jorge). Respecto a la reestructura, se habló directamente con el ministro. El director está cerrado con nosotros. Como dijimos, mandamos una nota al ministro para que intercediera; no podemos obviar al director, tenemos que negociar con él y hay temas que debemos tratar directamente con él. Pero no existe diálogo con el director.

SEÑOR PRESIDENTE. Agradecemos la presencia de la delegación y la contestación que solicitamos.

La Comisión resolverá de acuerdo a las presentaciones que hicieron las delegaciones involucradas, tanto los trabajadores como las cámaras relacionadas a la construcción de nuestro país.

(Se retiran de sala integrantes de la Asociación de Obreros de la Dirección Nacional de Arquitectura del Ministerio de Transporte y Obras Públicas)

——La Comisión debe considerar un proyecto aprobado por el Senado: "'Evaristo Guerra Mattos. (Designación al tramo de la Ruta Nacional N° 81 comprendido entre el Km 0 Santa Lucía y el Km 97.100 Montes , departamento de Canelones)".

En discusión general.

SEÑOR LAFLUF HEBEICH (Omar). La exposición de motivos del proyecto votado en el Senado dice lo siguiente:

"La presente iniciativa quiere rescatar y realzar la figura y personalidad de Evaristo Guerra Mattos popularmente conocido como Chiche o Ñato Guerra.

Esta zona donde atraviesa el tramo de ruta objeto de denominación es conocida como paraje Puntas del Arenal, donde Guerra tejió, construyó y cultivó múltiples vínculos personales, familiares y sociales, todos cargados de afectos, respeto, solidaridad y admiración.

En efecto su personalidad se forjó y fue fructífera en la Escuela Agraria de San Ramón donde con sus exalumnos erigió una cooperativa agraria con 200 has., financiada por la Fundación Tapié Piñeiro.

Asimismo fundó y dirigió la cooperativa agraria La Armonía, participando por muchos años en la Sociedad Fomento Rural 'Los Arenales' y desde allí la lucha por la mejora de ese rincón tan canario.

Fue, en definitiva, un gran líder social de esta zona donde se ubica este tramo de ruta 81, donde radicó su familia con su esposa, sus dos hijos y actualmente es gratamente recordado por sus habitantes como si estuviera integrado en el paisaje de la ruta.

Su inolvidable imagen de galopar sobre el tostado Malacara, que siempre lo acompañó y que identificaba por donde andaba el Chiche, los boliches, la Sociedad de Fomento, la casa de los vecinos.

El Chiche Guerra fue una extraordinaria persona, humilde, austero, sin fortuna más que su rancho y su Malacara, la fortaleza de su familia y el cariño de sus amigos. De una inteligencia natural, superior, bien informado y bien rumbeado con su radio a cuestas y luego la tele a batería en aquellos tiempos sin electrificación.

En tiempos difíciles supo ser bandera junto a Marino Colman, los Bonilla y tantos de resistencia, esperanza y libertad sin abandonar nunca su sonrisa, su alegría, su bondad.

Centenares de firmas de vecinos acompañaron este proyecto inicialmente presentado en el 2012 por la Diputada Norma Grieco, Representante Nacional por Canelones y vecina de la zona.

Hoy retomamos aquel proyecto inicial para ir marcando los mojones de aquellos que han ido haciendo la historia con honor de nuestro Canelones profundo y la patria".

Está firmado por los senadores Patricia Ayala, Andrés Berterreche, Marcos Gustavo Carámbula Volpi, Daniel Garin De Nardo, Rubén Martínez Huelmo, Rafael Michelini, Constanza Moreira, Marcos Javier Otheguy Vega, Ivonne Passada, Daniela Payssé, Lucía Topolansky y Mónica Xavier.

SEÑOR PRESIDENTE. Si no se hace uso de la palabra, se va a votar si se pasa a la discusión particular.

(Se vota)

——Cinco por la afirmativa: AFIRMATIVA. Unanimidad.

En discusión particular.

Léase el artículo único.

(Se lee)

——En discusión.

Si no se hace uso de la palabra, se va a votar.

(Se vota)

——Cinco por la afirmativa: AFIRMATIVA. Unanimidad.

La Comisión tenía previsto recorrer las obras en los tramos de las Rutas Nos. 21 y 24, del departamento de Río Negro, que se vienen construyendo en el marco de las PPP 0, como así también las Rutas Nos. 26 y 30, para verificar su estado y cuya preocupación fue planteada en comisión y en la rendición de cuentas cuando vino el ministro de Transporte y Obras Públicas.

En este sentido, si no hay objeciones facultaríamos a Secretaría para que coordine una gira de dos días a fines de este mes con la Dirección Nacional de Vialidad del Ministerio y las empresas que tienen a su cargo la construcción para visitar las obras de las Rutas Nos. 21, 24, 26 y 30.

(Ingresa a sala el señor representante Adrián Peña)

——Informamos al señor diputado Adrián Peña que la Comisión acaba de votar el proyecto para llamar Evaristo Guerra Matos al tramo de la Ruta Nº 81 comprendido entre el kilómetro 0, en Santa Lucía, y el kilómetro 97,100, en Montes. El proyecto ya tiene media sanción.

Varios diputados sugirieron que el señor diputado Peña podría ser miembro informante de este proyecto, en virtud de que es representante por Canelones.

SEÑOR PEÑA (Adrián). Acepto con gusto, siempre y cuando arreglen ese tramo de la ruta.

SEÑOR PRESIDENTE. Entonces, el señor diputado Peña será el miembro informante.

SEÑOR REUTOR (Carlos). La semana pasada me reuní con un grupo de pequeños empresarios de Canelones que transportan mercadería y trabajan para algunas empresas multinacionales y nacionales. Me plantearon la posibilidad de que la comisión los reciba cuando lo entienda pertinente. Les preocupa la falta de regulación de su actividad, porque en los contratos que firman con las grandes empresas no tienen garantías, dado que estas podrían rescindir los contratos unilateralmente y ellos se quedarían sin trabajo.

SEÑOR PRESIDENTE. Usualmente, la comisión pide que los interesados envíen una nota y con gusto los recibirá.

SEÑOR LAFLUF HEBEICH (Omar). Nos gustaría que estos pequeños empresarios desarrollaran mejor su planteo en la nota para entender el problema, porque quizá conozcamos en nuestro departamento situaciones parecidas y podamos aportar más.

SEÑOR DE LOS SANTOS (Óscar). Si no estoy mal informado, empresas de transporte de ómnibus departamentales de Maldonado cursaron una nota a la comisión para ser recibidas.

SEÑOR PRESIDENTE. Sí, la comisión recibió la nota correspondiente y Secretaría había coordinado la visita de estos transportistas de Maldonado para hoy, pero hubo que postergarla para el próximo miércoles a la hora 12 debido a que la Cámara sesionará a la hora 14.

(Ingresan a sala directores del Departamento de Movilidad de la Intendencia de Montevideo)

——La Comisión tiene el agrado de recibir al director de Movilidad de la Intendencia de Montevideo, Pablo Inthamoussu, al director Máximo Oleaurre y al director del Servicio Técnico de Transporte Público, economista Gonzalo Márquez.

Recientemente nos visitaron cooperativistas y empresarios transportistas para plantear la problemática generada por los cambios en el sistema de transporte capitalino, y por eso algunos legisladores entendieron pertinente que nos visitara el Departamento de Movilidad de la Intendencia para conocer su visión.

Nos consta que les llegó la versión taquigráfica de las sesiones a las que asistieron los trabajadores y los empresarios.

SEÑOR INTHAMOUSSU (Pablo). Efectivamente, recibimos la versión taquigráfica de algunas comparecencias, pero no pudimos acceder a la que vino Cutcsa, que nos interesaba leer.

Venimos con la disposición de contestar las preguntas de los legisladores. Estamos en un proceso muy rico e intenso de intercambio y negociación de algunas propuestas con todo el sector. En diciembre conformamos un consejo consultivo que pretende reunir a todos los involucrados en el transporte, en el que participan el sindicato del sector, las empresas del sector urbano, nuestro Departamento como organismo regulador y la Junta Departamental de Montevideo. Como todavía no tenemos una organización de usuarios, convocamos, y se integró desde el inicio, la Defensoría del Vecino.

En este ámbito estamos analizando todo lo que tiene que ver con la calidad del servicio de transporte.

Como se sabe, Montevideo viene marcando una tendencia de caída constante en la venta de boletos, fenómeno que preocupa a las empresas, a los sindicatos y, en general, a todos los que estamos involucrados en el transporte. Por eso, todos estamos poniendo mucha cabeza y mucho corazón para revertir este proceso, que es complicado. Todos las proyecciones nos indican que estamos en una crisis estructural del sistema, a la que no estábamos acostumbrados, porque antes la caída en la venta de boletos era directamente proporcional a la caída del empleo y de la actividad económica, pero ahora no, porque estamos en un contexto de buenas cifras en materia de actividad económica y de empleo. Sin duda, esto obedece a un cambio estructural, a un cambio de modalidad, al crecimiento del parque automotor, etcétera.

Esto nos tiene trabajando intensamente, y por el momento no se han tomado resoluciones. Estamos en pleno proceso de conversación, de diálogo e intercambio. En ese sentido, estamos preparando una serie de medidas para mejorar el servicio, y algunas ya están en camino; otras tienen que ver con aspectos económicos del sistema, que ha incorporado tecnología y, por ende, hay que adaptarse. Durante unos cuantos años esa

tecnología no rindió lo esperado, y estamos dando algunos pasos en ese sentido planteando a los sindicatos, y básicamente a las empresas, la adaptación del sistema de transporte a la nueva realidad.

Es lógico que en este proceso de diálogo e intercambio surjan algunas inquietudes en los ámbitos sindicales y empresariales, que fueron las que se plantearon en esta Casa, que es caja de resonancia de nuestra sociedad al igual que la Junta Departamental y saludamos que los protagonistas hayan venido a hacerlo.

Nuestro rol en esta convocatoria es, sobre todo, tratar de responder las preguntas de los legisladores.

SEÑOR OLAIZOLA (Juan José). Tenemos entendido que con los cien trabajadores de Raincoop que no fueron redistribuidos se formó una bolsa de trabajo. Si no estamos mal informados, se asumió el compromiso de generar un fondo con aportes de los trabajadores redistribuidos, de unos US$ 17.000.

Queremos conocer más claramente este proceso, el rango legal de ese compromiso y en qué situación están hoy estos cien trabajadores que forman parte de la bolsa de trabajo.

SEÑOR OLEAURRE (Máximo). El proceso de disolución de Raincoop, como se sabe, fue muy discutido, e incluyó decisiones que tomaron los propios trabajadores de la empresa.

Cuando empezamos a considerar este tema, uno de los planteos de los trabajadores de Raincoop era recuperar sus partes sociales. En realidad, la parte social es una negociación que se establece a nivel privado entre los trabajadores que comercializan su parte de la cooperativa. Cuando recién ingresan, y durante un período determinado, los trabajadores aportan a la cooperativa una parte de su salario como integración de capital. Por lo tanto, la parte social es un elemento que no tiene que ver con la integración de capital de la cooperativa, sino que es una forma de comprar el trabajo en las cooperativas. Eso existe y es lo que, de alguna forma, los trabajadores querían recuperar, pero no forma parte de las cosas que la Intendencia regula. Desde el principio dijimos que ese era un tema que no nos incumbía. Lo que incumbe a la Intendencia son los servicios de la cooperativa y la situación de los trabajadores.

Aquí voy a hacer un paréntesis para decir que en el proceso de negociación con las otras empresas para la absorción de los servicios y de los trabajadores de Raincoop se llegó a un determinado número de trabajadores por coche. ¿Qué quiere decir esto? En la estructura de Raincoop estaban representadas, más o menos, las cinco categorías que se establecen en el sistema de transporte: conductores, conductores cobradores, guardas, inspectores, talleristas y administrativos y directivos. En realidad, desde el punto de vista de los convenios salariales, las categorías son unas cuantas más, pero desde el punto de vista del trabajo específico que realizan son esas cinco.

Raincoop tenía una estructura que comprendía a trabajadores de todas estas categorías. Pero, ¿qué pasa? Las otras empresas, al absorber a los trabajadores de Raincoop, no necesitaban más administrativos para administrar las líneas que eran de Raincoop. Es decir que sus estructuras administrativas podían absorber el trabajo de administración generado por las líneas de Raincoop. Lo mismo se podía decir de los inspectores, de los talleristas y de los consejos directivos. Raincoop tenía un consejo directivo de cinco miembros y las otras empresas tenían los suyos. Por lo tanto, había algunas funciones que las otras empresas no necesitaban cubrir porque ya las tenían cubiertas. De cualquier forma, en el acuerdo que se hizo con ellas se dispuso que los trabajadores, independientemente de la categoría que tuvieran en Raincoop, integraban la lista general para su distribución. Ahí no entraban todos, por los acuerdos y por la característica que tenía la relación de trabajadores con la cantidad de permisos de Raincoop, que era distinta a la que se contempla en los cálculos tarifarios y a las de las otras empresas. Fue así que se llegó a un número de cuatrocientos ochenta trabajadores que podían ser reubicados. Esos son los que, a partir del 30 de abril de este año, están integrados a las demás empresas; hay 170 en UCOT, 181 en Coetc y 127 en Cutcsa.

Entonces, como no entraban todos, se plantearon soluciones alternativas. La que plantearon los trabajadores fue que aquellos que estuvieran cercanos a una "edad prejubilatoria" inclusive creo que el BPS la llama así accedieran al seguro de desempleo mientras llegaban a la edad necesaria para acceder a la prejubilación, y después se jubilaban. O sea que ahí hubo una selección hecha por los trabajadores y exdirectivos de Raincoop. Ellos dieron una lista de exintegrantes de Raincoop que no participaban en la redistribución de trabajadores. Ahí surgieron acuerdos tomados por los trabajadores de Raincoop en asambleas, en las que participaron solamente ellos.

Aparte de eso, había un grupo de unos cuarenta y cinco trabajadores que, no siendo prejubilables y estando en condiciones de acceder al trabajo, de cualquier forma no accedieron porque no entraban en el acuerdo al que se había llegado. Con ellos se formó una bolsa de trabajo que funciona en la órbita de ese acuerdo de discusión que tenemos con el Ministerio de Trabajo y Seguridad Social, el BPS, el Ministerio de Transporte y Obras Públicas, la Intendencia y las tres empresas que accedieron a absorber trabajadores de la ex Raincoop.

De esa bolsa de trabajo varios trabajadores han ido cambiando, porque gente que había entrado a las empresas salió y, entonces, entraron otros a sustituirlos. Actualmente, de los cuarenta y cinco trabajadores de esa bolsa de trabajo quedan veinte.

Entonces, tenemos dos situaciones. Una es la de los veinte que quedan en la bolsa de trabajo, y otra, la de los que decidieron por su cuenta, en ámbitos de decisión de Raincoop y sus trabajadores, que seguían el camino de una prejubilación y siguen con un seguro de desempleo. Creo que, a esta altura, están tramitando su extensión por un cierto período, y eso no está en la órbita de la Intendencia ni del Ministerio de Trabajo y Seguridad Social.

El Ministerio de Trabajo y Seguridad Social está trabajando en la eventual extensión del seguro de desempleo, y los trámites jubilatorios y prejubilatorios son individuales de cada trabajador con el BPS.

Esa es la situación que tenemos hoy: cuatrocientos ochenta trabajadores reubicados, veinte en condiciones de trabajar en la bolsa de trabajo y un grupo no sé cuántos son, porque he perdido el contacto con ese grupo de gente que está en trámite de prejubilación o jubilación directamente.

Quiero recalcar que el tema de la parte que se reclama no tiene que ver ni con el capital de la cooperativa ni con cosas que regule la Intendencia. Es un valor de transacción privado, entre privados, por ser miembros de la cooperativa, y eso es lo que se está reclamando.

Entonces, nosotros, respetuosos de los acuerdos que habían tomado los trabajadores pero sin tener una responsabilidad directa y sin poder asumirla sobre ese reclamo de la inversión que hizo individualmente cada trabajador , dijimos que íbamos a velar por el cumplimiento de ese acuerdo, pero que íbamos a velar por el cumplimiento de los acuerdos que habían tomado los trabajadores.

Mucho de eso hemos hecho desde la Intendencia y desde esta comisión de seguimiento que funciona en el ámbito del Ministerio de Trabajo y Seguridad Social. En primer lugar eso sí está escrito en la resolución de la Intendencia , pedimos que, además de la resolución genérica que había sido tomada en asamblea por los trabajadores, cada trabajador individual, cuando ingresara en otra empresa, firmara una declaración haciéndose cargo de que se le hiciera el descuento acordado, porque ninguna empresa puede obligar a que un trabajador renuncie a una parte del sueldo, y mucho menos lo puede hacer la Intendencia.

Quiere decir que aquella resolución primaria que había sido tomada por los trabajadores en asamblea debía ser refrendada por cada uno de los trabajadores que entraron a las diferentes empresas, atendiendo al aspecto legal de que a ningún trabajador se le puede descontar si no hay una voluntad de su parte, para que se le descuente, y de que en el sector del transporte los sueldos están fijados por convenio salarial y, por lo tanto, cualquier trabajador que entra en una empresa empieza ganando un sueldo que ya está estipulado en acuerdos generales.

En segundo término, se había solicitado que se abrieran cuentas bancarias para que, ante la eventualidad de que algún trabajador o todos admitieran que se les hicieran los descuentos, las empresas pudieran verter ese monto.

En tercer lugar, en diciembre de 2015 desde la Intendencia ya habíamos exigido, y volvimos a reiterar, que de ese fondo se hiciera cargo un administrador o un profesional independiente, que lo pudiera gestionar y rindiera cuentas ante quien correspondiera. El fondo que se resolvió en asamblea de Raincoop iba a recibir dos jornales de cada trabajador, todos los meses, durante un período que creo era de cuarenta meses. Era mucho dinero. Por lo tanto, no era para que se pusiera en una bolsa y cada uno se repartiera como pudiera. Requería de una cristalinidad en su gestión, por lo que la Intendencia siempre planteó que debía ser gestionado por un profesional o una entidad profesional que pudiera dar respuesta de todas las responsabilidades a asumir. A su vez, se pidió que hubiera gente responsable de esas cuentas; alguien que pudiera firmar los cheques, por ejemplo. Todo eso no está en el ámbito del Ministerio de Trabajo y Seguridad

Social, de la Intendencia ni de ninguna de las instituciones, porque no tenemos potestades legales para hacer ninguna de esas tareas.

En cuanto a la posibilidad de que esos cuatrocientos ochenta trabajadores autorizaran individualmente que se les descontaran esos jornales para verterlos en ese fondo, no tengo constancia de que ninguno haya firmado. En segundo término, respecto de las cuentas donde se depositarían esos fondos, no tengo conocimiento de que se hayan formado y nunca se informó un número de cuenta a la comisión de seguimiento que funciona en el Ministerio de Trabajo y Seguridad Social. En tercer lugar, sobre la entidad que debería administrar ese fondo, no tengo conocimiento de que haya sido nombrada, contratada o propuesta por ninguno de los trabajadores de Raincoop. En cuarto lugar, en cuanto a los responsables nominales de todo el procedimiento de ese fondo que reclamamos a los trabajadores de Raincoop, no tengo constancia de que hayan sido nombrados y nunca se nos facilitó ningún nombre. Por lo tanto, este fondo no tiene nada; no tiene plata, cuenta bancaria, administrador ni responsables titulares, ni siquiera para manejar los cheques.

Entonces, una decisión que fue de los trabajadores de Raincoop que la Intendencia, en particular, puso en su resolución que velaría por el cumplimiento de esos acuerdos , en realidad no tiene ninguno de los instrumentos necesarios para que pueda funcionar. La Intendencia no puede asumir ninguna de esas funciones, porque no tiene potestades para hacerlo. No puede poner plata, abrir una cuenta, nombrar un administrador ni pedirle a Fulano o Mengano que asuma esa responsabilidad.

Por lo tanto, más allá del ánimo de colaborar con la decisión de los trabajadores, no hemos podido tener los instrumentos necesarios e imprescindibles para hacer aquello a lo que nos habíamos comprometido, que era velar porque ese acuerdo de los trabajadores se pusiera en funciones. Desde el punto de vista legal, no hay otra cosa que podamos hacer. No podemos asumir un gasto, porque no corresponde; es una actividad entre privados originalmente. No podemos obligar a los trabajadores a que se les descuente de sus salarios. El único que lo puede hacer es el individuo que recibe el salario, y no podemos hacer ninguna de las otras cosas que son instrumentales para el funcionamiento de ese fondo.

Es así que nosotros mantenemos la voluntad que expresamos en su momento, en distintas oportunidades. En las actas de la comisión de seguimiento del Ministerio de Trabajo y Seguridad Social constan todas las oportunidades en que la Intendencia promovió que se generaran estos instrumentos para que el fondo pudiera funcionar, pero no podemos ir más allá de eso.

SEÑOR OLAIZOLA (Juan José). Tengo a la vista la Resolución Nº 2613/2016 de la Intendencia de Montevideo, por la que se resuelve revocar los permisos de Raincoop y todas las disposiciones que se adoptaron en torno a la cesión de las líneas a las empresas Cutcsa, Coetc, UCOT, así como disposiciones relativas a los trabajadores y a las máquinas.

El numeral 7 de dicha resolución, a la que refería el señor Oleaurre, dice: "La Intendencia velará por el cumplimiento, por parte de las empresas COETC, CUTCSA y UCOT, de los eventuales acuerdos que en RAINCOOP se generen, que impliquen retenciones salariales a los trabajadores que a ellas se integren, a los efectos de la creación de un fondo de solidaridad". Esta parte es la que no me cierra, porque el señor Oleaurre recién nos decía que este es un acuerdo entre privados y que ustedes no intervienen. Entonces, ¿por qué motivo la Intendencia asume la responsabilidad de velar por el cumplimiento de un acuerdo de privados? Eso no se entiende.

Inclusive jurídicamente puede ser discutible que se les exija responsabilidad por esta cláusula. A su vez, al decir que su posición era que se trataba de un acuerdo entre privados, pero al mismo tiempo comprometerse, por escrito, a velar por el cumplimiento por parte de las empresas, no se entiende muy bien cuál es la motivación de la Intendencia. Por lo que describía el señor Oleaurre, no era sencillo, porque había que crear un fondo, tener administradores, era un volumen de dinero importante y estas cosas siempre son delicadas. Entonces, ¿cuál fue la motivación de la Intendencia al poner esta cláusula en la Resolución Nº 2613/2016? Lo pregunto porque me parece que la parte jurídica de esto puede ser discutible y pasible de una eventual reclamación a la Intendencia por parte de eventuales damnificados.

SEÑOR OLEAURRE (Máximo). Sobre la parte jurídica no le puedo contestar, señor diputado, porque no es mi especialidad.

Estoy convencido también lo estaba cuando se redactó esa resolución de que ese texto, tal como fue redactado, no implica responsabilidades directas específicas a la Intendencia. Lo que la Intendencia expresa es una voluntad política de contribuir a hacer viables todos los acuerdos que llevaron a que se redistribuyeran los servicios y los trabajadores. Es nada más que eso lo que está diciendo; expresa una voluntad política.

(Diálogos)

——Lo que dice la resolución es que velará para exigir a las otras empresas que hagan las retenciones que los trabajadores decidan o autoricen. Nosotros hemos hecho eso y planteamos la necesidad de que las empresas entregaran a cada trabajador un formulario para que expresara su voluntad. Eso se hizo y, por lo tanto, desde una interpretación jurídica, la Intendencia cumplió con lo que se comprometió, que fue exigirle a las otras empresas que cumplieran con ese requisito.

SEÑOR REUTOR (Carlos). Quiero manifestar que estoy de acuerdo con que se haga esta reestructura en el transporte. Hay que celebrar esta instancia de reestructura en el transporte, que tenía que haberse realizado hace mucho tiempo. La Dirección de Movilidad y la Dirección de Transporte han tenido la capacidad de empezar este proceso en este período, antes que nada, para sostener el sistema de transporte, que tanto necesitamos. Sabemos que ha descendido mucho la venta de boletos y hay que tomar medidas para que el sistema se siga manteniendo y continúen funcionando las empresas que están vigentes hoy en el sector. Más allá de eso, sabemos el proceso que hizo la empresa Raincoop, que fue muy complejo, pero se pudo sortear esa instancia distribuyendo al personal en los diferentes lugares de trabajo, que eran las cooperativas que siguen vigentes y la empresa Cutcsa.

Me quiero centrar en algunas de las preocupaciones que plantearon varias de las delegaciones que han venido a esta comisión, y la principal que han manifestado no solo los trabajadores sino también las cooperativas que estuvieron presentes tiene que ver con garantizar los puestos de trabajo.

Pido que se explique cómo están contemplados esos puestos de trabajo, porque creo que fue una de las preocupaciones más fuertes planteadas y sería bueno conocer el sentido de esta reestructura en pos de los trabajadores.

SEÑOR LAFLUF HEBEICH (Omar). Todos han dicho que hay una baja importante en la venta de boletos. Es preocupante lo que dice el director en cuanto a que es un problema estructural; no es un problema de coyuntura, de situación. Mi pregunta es si esa baja de venta de boletos se puede acompañar con una baja en algún elemento que les permita mantener la eficiencia. Me explico: tengo una empresa que empieza a vender menos y quiero saber si puedo parar una máquina, para que no siga gastando, porque estoy vendiendo menos.

SEÑOR INTHAMOUSSU (Pablo). Me parece interesante reflexionar con los diputados de la comisión lo siguiente. La reestructura o reducción de los puestos de trabajo no es la única medida sobre la que estamos trabajando. En lo que tiene que ver con los aspectos económicos del sistema, estamos hablando de unas seis medidas que hoy están sobre la mesa, dentro de esos ámbitos bastante amplios de diálogo, negociación e intercambio que estamos manteniendo y que les mencionaba al principio.

Particularmente, en lo que tiene que ver con la reducción de los puestos de trabajo en el sistema, tenemos que saber que, en Montevideo, hay un sistema de transporte que tiene una fuerte incorporación tecnológica, desde 2008 o 2009, la que, por diferentes motivos que no viene al caso analizar, no ha sido lo suficientemente explotada, en el buen sentido de la palabra. Hasta el mes de noviembre del año pasado no teníamos más de 40 lugares para la recarga de la tarjeta en toda la ciudad, y hoy tenemos 2.200; eso también es parte de la tecnología.

La tecnología en el transporte no es un fin en sí mismo; es una herramienta puesta al servicio del usuario creemos que debe estar cada vez más a su servicio , no solo por la comodidad, por la rapidez y por la seguridad que otorga al usuario, sino también porque esa tecnología necesariamente debe tener un efecto positivo en la tarifa del boleto.

En ese sentido, debemos recordar que el 72% del costo del boleto corresponde a la masa salarial del sistema. Con esto no estamos echando la culpa a los trabajadores, ni mucho menos; estamos diciendo algo que es constatable: el 72%, casi el 73%, del costo del boleto tiene que ver con aspectos salariales del sistema, con lo

que el sistema otorga a los trabajadores, muchos de ellos asalariados o propietarios que trabajan en el transporte.

Cuando uno tiene posibilidad de salir fuera de fronteras, se da cuenta de las cosas buenas que tiene el sistema de transporte que hoy tenemos en Montevideo, a pesar de todas las críticas que se le hacen. La tecnología que se le ha incorporado hace ya unos cuantos años debe tener un efecto positivo en el usuario y, por lo tanto, en la tarifa. Los puestos de trabajo que, antiguamente, hasta la incorporación de la tecnología, se dedicaban a otras tareas, hoy la tecnología los ha sustituido. Y no hablamos solo del guarda, sino de una infinidad de tareas que antes se hacía con horas hombre u horas mujer, como la recaudación, la inspección y otra cantidad de tareas, que hoy con la tecnología se puede hacer de forma mucho más eficiente.

Entonces, en ese análisis general de la tecnología en el sistema de transporte tenemos como norte que esa tecnología debe estar en función del usuario lo reitero , y no solo por el precio, sino por una cantidad de aspectos, como la velocidad de embarque a la unidad. Cuanto menos tiempo demoremos cada uno de nosotros en hacer la operación de pagar el boleto, sin lugar a dudas, resultará más beneficioso para el usuario, en forma individual, pero también para el sistema, porque todos subiremos más rápido al ómnibus.

Quiero destacar estos aspectos que, a veces, se pasan por alto o no se tienen en cuenta.

En el marco general de esas seis medidas que estamos planteando, casi con la obsesión de trabajar fuertemente en la tarifa y en los costos del sistema tenemos que saber que nuestro sistema de transporte está fuertemente regulado por la Intendencia de Montevideo y su tarifa también; por lo tanto, tenemos las potestades de trabajar de forma intensiva sobre los costos del sistema , entre los aspectos relacionados con los costos están ni que hablar los puestos de trabajo. Aquí quiero hacer un paréntesis y decir algo que hemos expresado a los sindicatos y a las empresas sobre todo, a los sindicatos del sector en cuanto a que tenemos un lineamiento muy claro, que parte del intendente de Montevideo en el sentido de mantener una forma de trabajo en el transporte; esa es una premisa que, por lo menos, desde el año 1990 hasta ahora tiene la fuerza política que hoy gobierna Montevideo, y tiene que ver con que en todas las reestructuras, en todos los cambios e, inclusive, ante la caída entera de una empresa no es la primera que cae en el sistema , siempre hemos velado por la estabilidad laboral. Quizás uno tiene que decir esto muchas veces para que los trabajadores que son los que de alguna forma están más inquietos en este tema sepan que el norte de cualquier reestructura, reforma o transformación del sistema de transporte en Montevideo tiene como premisa fundamental que nadie que esté en condiciones de trabajar sea expulsado del sistema. Esta es una premisa básica con la que hemos estado trabajando y seguiremos trabajando. Esto no quiere decir que no debamos pensar en cómo ponemos toda la inteligencia y la creatividad al servicio del objetivo primario de todo esto, que es mejorar el servicio y, sobre todo, sustentarlo.

Estamos en un momento de complicación del sistema por la caída en la venta de boletos, pero estamos absolutamente convencidos de que si no hacemos nada, el mercado actuará por sí solo, y todos sabemos que es implacable; es un poco lo que pasó con Raincoop. Si no tomamos medidas y solo observamos lo que está pasando, sin lugar a dudas habrá un problema más grave en el sistema. Estamos tratando de adelantarnos a "la jugada" entre comillas para que no pase. Precisamente, los que hoy están más preocupados por este tema los trabajadores sindicalizados van a ser los principales afectados por cualquier movimiento que se haga dentro del sistema transporte, porque si seguimos en esa situación y no adecuamos los costos del sistema, salvo que estemos dispuestos a duplicar el precio del boleto no lo estamos , lo que sería imposible, hay un conjunto de medidas que consideramos que se deben tomar. Hace unos cuantos meses, nos pusimos a trabajar en algunas propuestas; una de ellas tiene que ver con la reducción de la masa salarial. Esta se produce por reducción salarial esto no está planteado porque hay un convenio en el sector y habrá otro o por reducción de los puestos de trabajo, que no es antojadiza, sino que tiene su fundamento en los aspectos tecnológicos que han mejorado muchos aspectos en la gestión del sistema. Precisamente, nos pusimos a pensar en un proceso gradual, de siete años, en un principio hoy ya hacemos un planteo mucho más corto, de tres años , y en ese escenario la base de cálculo para llegar a esos mil ochocientos puestos de trabajo analizamos quiénes están hoy en edad de retirarse o jubilarse del sistema. Sobre esa base se hizo una propuesta, que aún no fue resuelta; debe ser discutida. Esperamos llegar a un acuerdo en este sentido, porque reiteramos en esto debemos poner el interés general sobre el particular. De ahí surge la reestructura laboral, que no está pensada solo en el guarda obviamente, por el peso que tiene la figura del guarda en el sistema de transporte hay una gran cantidad de esos puestos de trabajo que corresponden a esa categoría , sino en administrativos e inspectores con la incorporación de tecnología no se requiere tantos inspectores en el

sistema , con una mirada de gradualismo, de hacerlo despacio y de forma acordada, a efectos de que no haya ningún trauma y de que nadie quede por el camino, como no ha quedado nadie en el camino, en todos estos años. Más allá del discurso, en la práctica tenemos como ejemplo el proceso de absorción de Raincoop si bien queda el problema de alguna pequeña porción de trabajadores por resolver, estamos seguros de que lo haremos ; esa ha sido la premisa de trabajo de esta dirección, de este equipo que está trabajando y de las anteriores.

SEÑOR MÁRQUEZ (Gonzalo). Voy a tratar de interpretar la pregunta que hizo el diputado Lafluf Hebeich.

Para manejar los números de la caída en la venta de boletos, redondeando, en el año 2013 se vendieron 293:000.000 de boletos y en el año 2017 se venderán 255:000.000 de boletos. Estamos hablando de una caída de casi 38:000.000 de boletos; si uno los lleva a cuántos son los recursos con los que el sistema de transporte hoy no cuenta, advierte que se trata de US$ 40:000.000 aproximadamente.

Se puso el ejemplo de una empresa en la que se apaga una máquina, analizando cómo puede reaccionar el sistema a una caída tan agresiva que ha tenido en los últimos cuatro años. Efectivamente, es bastante compleja la forma en que puede reaccionar el sistema de transporte a algo así. En particular, al ser un sistema regulado, las líneas deben ser cumplidas y, como en todo sistema, hay líneas que son más rentables que otras; si esto quedara librado a lo que cada empresa definiera, los servicios estarían concentrados en algunos barrios, en algunos horarios y en algunas líneas. Hay líneas muy buenas que pese a este contexto deficitario siguen siendo buenas líneas de negocio. Imaginemos que una empresa de transporte tiene varias líneas de negocio y que cada unidad de negocio es una línea. Hay unidades de negocio que son rentables, pero operan en el interior del sistema subsidios cruzados de líneas superavitarias hacia líneas deficitarias.

En ese contexto siempre está la posibilidad de ajustar y optimizar un poco; algo de eso se ha hecho, por ejemplo, ajustando las frecuencias en el horario pico y fuera del horario pico. No obstante, para afrontar una caída de esta entidad no son muchas las herramientas que se pueden utilizar. Siguiendo el ejemplo que se dio en el sentido de apagar una máquina, se podría decir que no habrá más ómnibus después de la hora 23. No es rentable para el sistema de transporte tener ómnibus después de esa hora; sin embargo, los tiene.

Por lo tanto, lo que queda es trabajar con la estructura de costos. En ese sentido, el director ya mencionó el peso relativo de cada uno de los componentes; sobre esos componentes se debe trabajar.

SEÑOR PRESIDENTE. ¿Los puestos de trabajo que van a quedar por el camino son los que se manejaron en la prensa: 1.800 en siete años?

SEÑOR INTHAMOUSSU (Pablo). En números redondos, sí; esa es la cifra.

SEÑOR OLAIZOLA (Juan José). Quiero plantear dos temas.

Cuando uno viaja a cualquier ciudad de la región de mediana para arriba , de Europa o de Estados Unidos, ve la intermodalidad del transporte, o sea, ómnibus combinados con trenes de cercanía, con tranvías, con otras modalidades del transporte. Nosotros, en Montevideo, tenemos un sistema que tiene varias décadas de funcionamiento y está basado en el ómnibus. Quiero saber si ustedes están analizando algún tipo de intermodalidad para el transporte de Montevideo o si siempre se sigue pensando en el ómnibus como elemento central. A mi juicio, sería mucho más importante y conveniente, para mejorar las velocidades y, sobre todo, por la cantidad de autos que ha ingresado al sistema, tener un esquema combinado de trenes de cercanía; claramente, se impone un tren de cercanía con la Ciudad de la Costa, ya que hay espacio físico para hacer una obra de ese tipo. Queremos saber si se está analizando un proyecto de este tipo. Se ha hablado muchas veces sobre este tema, pero no se avanza. Por eso, deseo saber si hay algún proyecto concreto del que puedan informar a esta Comisión en este momento.

Por otra parte, quiero hacer algunos comentarios sobre el proyecto que se ha anunciado para la avenida 18 de Julio, que ha generado algunas resistencias. Tengo un comentario para hacer, no solo con respecto al proyecto de la avenida 18 de Julio. Veo que en Montevideo se quiere replicar el sistema BRT es una notoria equivocación de la Intendencia de Montevideo , que funciona con éxito en algunas ciudades de nuestro continente, pero se ha copiado mal. Básicamente, el sistema BRT necesita grandes inversiones en infraestructura. Mejora las velocidades, pero, en general, en ese sistema se utilizan unidades articuladas, que llevan más pasajeros que las unidades que tenemos en Montevideo. Asimismo, las unidades están a nivel de

plataforma y los boletos se venden abajo, por lo que el ingreso y egreso de las personas a la plataforma es bastante más rápido e, inclusive, muchas veces se abren todas las puertas de las unidades para que la gente suba y baje. Realmente, el sistema mejora. Además, tiene lugares de rebaso de las unidades, o sea, donde una unidad puede pasar a la otra, lo que permite que no queden trancadas, provocando un enlentecimiento en el sistema de transporte. En el proyecto de la avenida 18 de Julio vemos que los espacios para rebasar están previstos antes de las paradas.

No entendemos mucho por qué hay que agrandar las veredas; ya fueron agrandadas hace unos años y, aparentemente, por la circulación de la gente que uno ve por esa avenida, su tamaño sería acorde.

Nos parece un riesgo tener la senda para bicicletas en la mitad de la avenida. Consideramos que no es una medida inteligente. Además, hay que recordar que, hoy por hoy, es muy común ver a las unidades de transporte invadiendo la vía siguiente cuando pasan a otra unidad; es una costumbre peligrosa que tienen muchos chóferes en la actualidad. Creemos que sería sumamente riesgoso tener, además, la vía para ciclistas en la mitad de la avenida.

Consideramos que sería oportuno que se realizara un estudio antes de seguir adelante con ese proyecto. El intendente Martínez ha dicho que estaría abierto a la posibilidad de la realización de un estudio de la propuesta y a no seguir adelante con el proyecto, en virtud de las distintas voces que se han opuesto a él, tal como está planteado. Queremos saber cuál es la opinión que tienen, en tanto son representantes del área de Movilidad de la Intendencia. Debemos recordar que ya tenemos la mala experiencia del Corredor Garzón, que costó decenas de millones de dólares y del Corredor de General Flores que, dicho por varias de las empresas que formaron parte del sistema, no era necesario allí.

SEÑOR INTHAMOUSSU (Pablo). Con mucho gusto, vinimos aquí. Quizá por una impronta personal, nos gusta preparar las comparecencias, sobre todo cuando concurrimos a la Junta Departamental o a esta Casa. Vinimos preparados luego de haber leído la versión taquigráfica de las reuniones anteriores. Si no lo toman a mal, con mucho gusto concurriremos en otra oportunidad.

Por la vastedad del tema relativo a la avenida 18 de Julio, podremos venir un día solo para tratar ese asunto con el equipo completo o con algunos técnicos, que no trajimos porque no sabíamos que hoy se iba a tratar el tema. Con mucho gusto, nos gustaría venir para tratar específicamente el proyecto de la avenida 18 de Julio.

Con respecto a la intermodalidad, si digo la opinión que tenemos, seguramente el señor diputado Olaizola va a querer repreguntar. Entonces, si no lo toman a mal, quedamos a las órdenes para volver.

SEÑOR PRESIDENTE. Coordinaremos con la Secretaría de la Comisión una nueva reunión para tratar dos temas; uno de ellos es muy capitalino: la reforma de la avenida 18 de Julio. El señor diputado Olaizola es de Montevideo y está interesado en esos temas. Sabemos que eso se trata y se decide en otros ámbitos, pero será un placer recibirlos para evacuar las consultas que se han hecho.

Se levanta la reunión.